HAVENS EN SCHEEPVAART

DOOR

C. VAN DER LINDEN

INLEIDING

Van oudsher was het begrip „Antillen" verbonden met de Zeevaart. Columbus zeilde met zijn „Santa Maria" over de eindeloze, voor hem nog onbekende oceaan en vond vooreerst het eilandengebied, dat men later abusievelijk „West-Indië" zou noemen. Spanjaarden, Hollanders, Engelsen en Fransen zouden elkaar hier de heerschappij gaan betwisten. En heerschappij betekende hier heerschappij ter zee. De geschiedenis van West-Indië werd een geschiedenis van Zeevaart. Zo voor iemand ter wereld gold voor de bewoners van deze streken: „Navigare necesse est, vivere non necessit". De Spanjaarden als bewoners van een groot land met uitgestrekte hoogvlakten en bergketens, welk land zelf weinig goede havens had, waren ingesteld op de verovering van de grote stukken vastland van Zuid- en Midden-Amerika. Havens hadden niet zo zeer hun speciale aandacht. Langs de gehele Noordelijke kust van Zuid-Amerika, (welke kust soms gelijkenis vertoont met die van Spanje) waren geen ruime geschikte havens te vinden. Misschien was dat de reden, waarom ze het blijkbaar voldoende vonden om de bijna open reden, zoals bijv. die van Cartagena en Cristóbal, te versterken en zij de van nature beschermde haven van het eiland Curaçao slechts een zwakke bezetting waardig keurden.

Het waren de Hollanders, wier eigen land een water- en havenland is, die het belang van een geschikt steunpunt in deze wateren inzagen. In 1634 verschenen ze met een vloot voor Curaçao en namen zonder veel moeite het eiland met zijn prachtige Schottegat in bezit. Het was één van de vele steunpunten, die ze reeds over de wereld verspreid bezaten, of nog bezitten zouden. In 1934 vierden we het heugelijke feit, dat onze vlag er, weliswaar met korte onderbrekingen, 300 achtereenvolgende jaren had gewaaid. Hoeveel fregatten en fluiten en linieschepen en hoe ze verder ook mochten worden genoemd, zijn er in de loop van die jaren al niet daar binnen gelopen. Weliswaar was de ingang nauw. Gebeurde het niet, dat zeilschepen door de invloed van stroom en wind de ingang van de haven missende maar weer een soort rondvaart door de Caraïbische Zee moesten ondernemen en dan wellicht weken later via Haïti en andere plaatsen weer buitengaats verschenen om een volgende poging te wagen? Maar eenmaal binnen, waren ze ook binnen, én veilig! De haven werd aan de zeezijde afgesloten met een stevige ketting. Dreigend staken de vuurmonden uit van Waterfort en Fort Amsterdam naar ieder ongenode gast, die het zou durven wagen om al te dicht te naderen. Fort Nassau ofschoon veel later gebouwd, (einde 18e eeuw) was een trouwe wachter, die én Schottegat én de havenmond beheersend, reeds lang van te voren kon waarschuwen, als er vreemde schepen in zicht mochten komen. Aldus

had men de beschikking over een diep het land in gelegen havenkom, die onbereikbaar was voor een buiten op zee opererende vlootmacht en was men in staat om zo nodig zelf het initiatief in handen te houden. De geschiedenis heeft geleerd, dat verrassingen niet waren uitgesloten, maar over het algemeen was een vijandelijke operatie tegen Curaçao niet aanlokkelijk en de aanvaller had maar te vertrouwen op een grote dosis geluk.
Rond de laatste eeuwwisseling was Curaçao nog steeds, centraal gelegen als grootste van de 3 Benedenwindse Eilanden, het middelpunt, zoal niet van macht als in vroeger dagen, toch van Gezag, Handel en Scheepvaart. En toen in 1917 de Curaçaosche Petroleum Maatschappij was opgericht en de scheepvaart van Curaçao in de jaren daarna met reuzensprongen vooruitging, werd de oude legende, dat Aruba geen geschikte havens zou hebben, door velen lichtvaardig voor waarheid aangenomen.

ARUBA

Aruba verkeerde in een geheel verschillende toestand. Hier was geen diepe insnijding in het land aanwezig. De havens werden gevormd door het zich langs de Z.W. kust uitstrekkende rif. Met betrekkelijk weinig moeite had men er ongetwijfeld een uit nautisch oogpunt goede haven kunnen construeren, maar er was weinig mogelijkheid om verdedigingswerken op te richten. Het zachte materiaal, waaruit het rif was samengesteld, leende zich niet voor het bouwen van forten en indien men deze al op de rotsbodem van het eiland zelf hadde gebouwd, dan nog hadden ze, bij het weinig ver dragende geschut van die tijd, weinig effect kunnen hebben voor de verdediging van binnen het rif geankerd liggende schepen. Een vijandelijke vloot had betrekkelijk dicht kunnen naderen, alvorens te worden opgemerkt. Ze had dan buiten het rif opererende, kunnen wenden en keren zoals het beliefde en nu eens de ene dan weer het andere boord naar de landzijde presenterende, telkens de volle laag gevende, een gemakkelijke prooi gevonden aan een binnen het rif geankerd liggende zelfs veel grotere vlootmacht.
Neen, Aruba was verre van veilig in die rauwe tijden en Curaçao kreeg dan ook een voorsprong, die ogenschijnlijk niet gemakkelijk weer zou zijn in te halen, en vooral niet toen deze voorsprong na 1917 nog eens werd geaccentueerd door de vestiging van de C.P.I.M.
Wie had toen kunnen dromen, dat in 1948 op het einde van de Regeringsperiode van onze geëerbiedigde Vorstin Wilhelmina deze voorsprong reeds zou zijn ingehaald? De Zuidwest- en Westkust van Aruba, die zich in een ongeveer N.W.-Z.O. richting over een lengte van iets meer dan 30 km uitstrekken, liggen beschut voor de heersende N.O. passaat, welke hier uit een overwegend Oostelijke richting waait. Bovendien bevindt zich evenwijdig aan de lange Z.W. kust, op een afstand van ongeveer 800 meter, een rif, dat, samengesteld uit een mengsel van zand en losse koraal, voor een groot deel is begroeid met mangrove. De 3 natuurlijke openingen in dit rif geven toegang tot 3 baaien, n.l. de Paardenbaai, de St. Nicolaasbaai en de Commandeursbaai.

I. DE COMMANDEURSBAAI

Deze baai van gemiddeld 200 meter breedte heeft volgens de kaart een ingang van slechts 4 meter diepte, welke de laatste jaren enigszins is verzand tot ongeveer 3 meter.

Hier ligt het idyllische dorpje Savoneta, waarvan de bewoners eertijds hoofdzakelijk en nu nog ten dele de visvangst beoefenen. Deze baai heeft in de latere ontwikkeling van Aruba geen aandeel gehad.

II. DE ST. NICOLAASBAAI

De St. Nicolaasbaai, gelegen binnen en nabij het uiterste Z.O. uiteinde van het rif, is gemiddeld 450 meter breed en ongeveer 1000 meter lang. De oude ingang bevindt zich weer in de Z.O. punt daarvan. In het begin van deze eeuw werd een vrij aanzienlijke hoeveelheid fosfaat van daaruit met zeilschepen naar Amerika en Europa verscheept. Somtijds lag meer dan een schip in de baai ten anker om te laden. In 1913 werd bijna 23.000 m^3 fosfaat uitgevoerd. De export schijnt later geleidelijk te zijn verminderd, zodat in 1923 al in geen jaren meer mijnbouwproducten van Aruba waren uitgevoerd.
Het jaar 1923 was het laatste rustige jaar voor de St. Nicolaasbaai, want in 1924 werd begonnen met de inrichting ervan voor de verwerking van olieproducten.
In October 1924 werd in overleg met de Gouverneur van Curaçao door een daartoe uitgezonden commissie beslist, dat St. Nicolaas het centrum zou worden van een oliemaatschappij. De N.V. Lago Oil & Transport Comp. werd omstreeks die tijd in Canada gevestigd. Na het sluiten van de betreffende contracten arriveerde het benodigde baggermateriaal spoedig ter plaatse en met Amerikaanse „efficiency" en voortvarendheid werd het baggerwerk ongeveer half 1927 voltooid. Ook aan de wal werd intussen de nodige apparatuur w.o. tanks voor de opslag van olie gebouwd. Twee kleine tankers kwamen November 1924 in de vaart. Daar de St. Nicolaasbaai voorlopig niet kon worden gebruikt, werd een z.g. „Moederschip" ten anker gelegd voor de kust een goed uur gaans bewesten Oranjestad. Het eerste van deze schepen was de „Invergarry", dat dienst deed van Nov. 1924 tot Juli 1925, toen het door andere werd vervangen tot de opening van de St. Nicolaasbaai op 17 Nov. 1927. De bedoeling was, dat de kleine Laketankers hier langszij zouden vastmaken en lossen, terwijl de grotere Oceaantankers op hun beurt langszij zouden komen laden. Niettegenstaande deze manoeuvre soms met moeilijkheden gepaard ging, omdat ze feitelijk in open zee moest worden uitgevoerd, kwam men tot grote voldoening van de vertegenwoordiger der Mij, Capt. Rodger, die ook van dit idee de geestelijke vader was geweest, tot een maximum van een maandelijkse verscheping van ongeveer 30.000 ton. De Laketankervloot was echter inmiddels reeds uitgebreid. Het s.s. „Invercorrie" werd begin 1925 nog toegevoegd aan de 2 eerste. Nadat de Lago Shipping Comp. te Londen was opgericht, bleek al spoedig, dat deze 3 kleine Laketankers niet voldeden aan de behoeften van de Lago Oil & Transport Comp. en er werden orders verstrekt tot de bouw van nog 4 kleine tankers en wel die van de hier bekende „Inverlago" klasse. 1 Nov. 1927, dus bij de opening van de St. Nicolaasbaai, bestond de eigen Laketanker-vloot uit 12 schepen van deze klasse en waren orders geplaatst voor de bouw van nog 5 andere van een iets groter type.
Nóg moet worden vermeld, dat in Juli 1925 de Engelse belangen in de Lago Maatschappijen werden overgedaan aan de Pan American Petroleum Corp., van welk tijdstip af zich de activiteit nóg meer uitbreidde. Nóg meer tanks werden gebouwd, steeds meer personeel kwam uit. Daarvoor moesten ook en steeds meer huizen worden gebouwd. Men leefde er in die tijd weliswaar in betrekkelijk primitieve omstandigheden, maar

men kon toch ook profiteren van bepaalde plaatselijke voordelen. Ook het Main-Dock werd intussen gebouwd, dat plaats zou bieden aan 2 z.g. Oceaantankers. Het was van buitengewoon degelijke constructie, zodat men toen zei, dat het het beste dock van West-Indië was.

17 Nov. 1927 was de grote dag voor St. Nicolaas. Het s.s. „R. W. Stewart" onder Kapitein Larsen viel de eer te beurt om de openingsplechtigheid te verrichten. Dezelfde dag kwam ook nog, kentekenend voor de zakelijkheid en bedrijvigheid, die sindsdien nooit meer is verslapt, het s.s. „Cerro Ebano" binnen onder Kapitein Cook. Ook de Laketankers werden tezelfdertijd i.p.v. naar het Moederschip bij Oranjestad, naar hun ligplaatsen te St. Nicolaas gedirigeerd. Het was inderdaad een merkwaardige dag niet alleen voor allen, die tot dit doel hadden meegewerkt, maar zeker in niet mindere mate voor de bewoners van het eiland Aruba, toen zij voor hun eigen ogen zagen, dat de St. Nicolaasbaai, die zij weliswaar hadden gekend als een veilige ankerplaats voor zeilschepen, op die dag tegelijkertijd 2 grote Oceaantankers benevens 4 Laketankers kon bergen.

Spoedig bleek, dat de haven aan alle eisen voldeed, wat betreft veiligheid voor de schepen en behandeling van de lading, terwijl de mogelijkheid voor uitbreiding van het aantal ligplaatsen in ruime mate voorhanden was en de laadcapaciteit naar believen kon worden opgevoerd en alleen afhankelijk was van het beschikbare of aan te voeren materiaal.

Omstreeks deze tijd (einde 1927) werd besloten tot de oprichting van een raffinaderij en reeds in Maart 1928 arriveerden de eerste benodigde materialen. Geleidelijk en in ruime mate heeft men de plaatselijke mogelijkheden benut. De ene uitbreiding volgde op de andere, waarmede de capaciteit van de haven wel gelijke tred moest houden, zodat steeds meer „docks" moesten worden bijgebouwd. En zodoende is men gekomen tot het reusachtige olieverwerkings- en verschepingscentrum van heden. In Maart 1928 bestond de Laketanker-vloot uit 17 schepen en in 1929 uit 21 eenheden. Maar niet alleen het aantal doch ook de grootte van de schepen nam steeds toe. De laatste aanwinst van deze schepen was de „Maracy" van 3700 B.R.T.

Vanaf het begin der onderneming heeft Capt. Rodger aan het hoofd gestaan van het Marine-Departement van de Lago te St. Nicolaas en is 1 April 1939 na door H. M. te zijn benoemd tot Off. in de O. N. naar Engeland vertrokken om van een welverdiende rust te gaan genieten. In 1937 zette hij a.h.w. de kroon op zijn werk door de opening van de z.g. Westelijke ingang van de haven van St. Nicolaas, die zodanig door het rif is gegraven, dat schepen van toen af van het Westen met de heersende passaat recht van voren de haven konden binnenstomen en ze aan de Oostzijde weer konden verlaten. Van die tijd af werden de schepen dag en nacht beloodst in tegenstelling tot vroeger, toen dit als regel alleen bij daglicht geschiedde. Hiermede werd vanzelfsprekend een beduidend grotere capaciteit van de haven bereikt.

Een studie van de volgende statistiek moge verder dienen om de enorme vlucht aan te duiden, die het bedrijf in de loop der jaren heeft genomen. Zoals men ziet beweegt zich de drukte in steeds stijgende lijn en wie in de mogelijkheid verkeert om de tegenwoordige bedrijvigheid met eigen ogen te aanschouwen, zou wellicht geneigd zijn te veronderstellen, dat er een grens moet zijn bereikt, wat de capaciteit van de haven aangaat. Als men in aanmerking neemt, dat er soms wel een kleine 20 Oceaantankers buiten liggen te wachten op één plaats, dan kan men daaruit besluiten, dat nog lang niet aan de behoeften wordt voldaan. De capaciteit moet dus nog worden opgevoerd

en er zijn dan ook plannen in voorbereiding om het Main-Dock af te breken en hiervoor in de plaats 3 Vingerpieren te bouwen, waardoor het aantal ligplaatsen voor Oceaantankers van 8 tot 12 zal toenemen. Deze uitbreiding zal reeds in 1949 gedeeltelijk tot stand zijn gebracht en men verwacht, dat dan de productie in vergelijking met de tegenwoordige weer met 15 % zal zijn toegenomen.

Overzicht Scheepvaart te St. Nicolaas.

Jaar	Schepen	B.R.T.	Jaar	Schepen	B.R.T.
1929........	2406	7.604.933	1939.......	4199	19.882.630
1930........	2955	9.765.933	1940.......	3394	15.223.541
1931........	2729	9.142.395	1941.......	4081	17.591.663
1932........	2525	8.953.356	1942.......	2644	10.853.450
1933........	2718	10.114.729	1943.......	4294	17.536.798
1934........	2873	11.952.215	1944.......	5249	22.727.318
1935........	3435	13.456.629	1945.......	5370	23.546.399
1936........	3650	15.109.552	1946.......	5687	27.502.261
1937........	4204	18.163.996	1947.......	6283	31.140.574
1938........	4230	19.162.247			

III. DE DRUIF

De Druif werd niet genoemd bij de opsomming van de havens van Aruba, omdat het feitelijk geen haven is maar een open rede. Ze wordt gevormd door een flauwe bocht aan de Z.W. kust, 2½ mijl of ongeveer 4 km ten N.W. van Oranjestad nabij Punta Manshebo, welk punt de plaats aangeeft, waar de Z.W. kust van het eiland overgaat in de Westkust. Vroeger ankerden hier wel vissersbarkjes.

In het midden van 1927 werd door de Oliemaatschappijen van de Shellgroep een onderzoek ingesteld naar een plaats voor de oprichting van een olieraffinaderij en in September van dat jaar werd een begin gemaakt met de installatie van wat later bekend zou worden als de „Arend Petroleum Maatschappij".

In December 1927 werd begonnen een pier in zee uit te bouwen in Z.W.e richting, dus loodrecht op de kustlijn, van 1440 voet of 440 meter lengte, waarop steigers werden aangebouwd in de vorm van een F. Aan de lange arm van deze F. met een waterdiepte van 33 tot 43 voet kunnen 2 grote Oceaantankers een plaats vinden en aan de korte arm, waar 20 voet water staat, 2 Laketankers. De pier was in Dec. 1928 klaar, maar werd reeds in Maart van dat jaar in gebruik genomen, toen het s.s. „San Camillo" de eerste ruwe olie aanbracht.

Er wordt wel eens lichtvaardig kritiek uitgeoefend op het bouwen van deze pier a.h.w. in open zee, maar men moet niet vergeten, dat het punt, waar deze pier werd uitgebouwd, ongeveer in het midden ligt van een grote oppervlakte van betrekkelijk kalm water, die zich onder de lij van het eiland Aruba bevindt. Er staat wel eens wat stroom, maar deze heeft tot nu toe het meren niet verhinderd. Alleen gedurende het orkaanseizoen

in de maanden Sept., Oct. en Nov. „kan" het gebeuren, dat gedurende 1 à 2 weken de dan veranderlijke winden en de daardoor veroorzaakte golfslag het gevaarlijk maken om er langszij van de pier te blijven liggen. In 1947 is dit echter niet voorgekomen.
De raffinaderij kwam op 10 Mei 1928 in bedrijf. De ruwe olie werd geregeld aangevoerd door 3 Laketankers: de „San Camillo", de „San Casto" en de „San Claudro". De eerste bewerkte olie werd in Juni 1928 uitgevoerd met het s.s. „San Gerardo".
De raffinaderij heeft in de jaren van haar bestaan niet altijd even constant doorgewerkt, maar sinds 1945 wordt ook hier de volle capaciteit ontwikkeld. De N.V. Arend Petroleum Maatschappij werd in dat jaar door de N.V. Bataafse Petroleum Maatschappij overgenomen van de Canadian Eagle Oil Company. De naam, die hier op Aruba populair wordt verkort tot de „Eagle" is evenwel dezelfde gebleven.

Overzicht Scheepvaart op de rede van Druif.

Jaar	Schepen	B.R.T.	Jaar	Schepen	B.R.T.
1934........	293	1.259.754	1941.......	146	1.023.723
1935........	248	1.127.332	1942.......	115	574.539
1936........	252	1.281.362	1943.......	201	652.337
1937........	409	2.102.554	1944.......	86	511.514
1938........	141	857.078	1945.......	392	1.705.113
1939........	241	1.372.418	1946.......	837	3.723.477
1940........	166	937.000	1947.......	807	3.691.302

IV. DE PAARDENBAAI

De Paardenbaai is de haven van Oranjestad. Oude Arubanen zijn het er niet over eens, hoe men aan deze benaming is gekomen. Men zegt, dat hier in vroeger tijden paarden werden verscheept naar het vaste land van Zuid Amerika. Misschien heeft de algemene vorm van de haven wel een rol gespeeld bij de benaming, daar ze in haar oude toestand wel wat aan een paardekop deed denken.
Hoe dit ook zij, de Paardenbaai was van ouds een goede haven. Ze wordt gevormd door de N.W. uitloper van het rif en is 2500 m. lang en gemiddeld 225 m. breed. De oren van de paardekop worden dan gevormd door de Oostelijke ingang, het rif geeft het voorhoofd aan en aan de achterkant van de onderkaak ligt de Seca (droogte) di Sardientje, terwijl men aan de onderkant van die onderkaak resp. vindt en vond de Seca di Sjon David, de Seca di Mei-Mei en de Taratata. De diepte van de haven was vroeger nabij de ingang en in het Oostelijk gedeelte 18 voet en werd naar het Westen tot goed voorbij de Taratata wel 30 tot 36 voet.
Zeilschepen konden van het Oosten naderende vanaf de St. Nicolaasbaai vlak onder de kust aanhouden en bevonden zich dan onder de lij van het eiland in kalm water. Ze konden over een afstand van ruim 10 mijl of bijna 20 k.m. zich voorbereiden op het binnenvaren. Met ruime wind over bakboord zeilend en wel met de wind op 4 streken achterlijker dan dwars, konden zij bijtijds en, naar de weersomstandigheden het vereisten, hun zeilen van te voren minderen of innemen, om dan scherp de z.g. Loefhoek van de opening in het rif rondende de haven van Oranjestad binnen te vallen,

waarbij ze ruimschoots gelegenheid hadden om intussen de kracht en de geaardheid van de heersende stroom te berekenen. Er bleef daarna nog tijd genoeg over om de rest van hun zeilen te bergen en om zich dan voor de wind latende wegdrijven een geschikte ankerplaats in de haven uit te zoeken.

Uit nautisch oogpunt was de Paardenbaai zonder twijfel één der beste aanloophavens van de Nederlandse Antillen. De mogelijkheden, wat de defensie betreft, die in de inleiding van dit opstel werden beschreven, moeten dan ook in het verleden van overwegende invloed zijn geweest bij het uitkiezen van een vast steunpunt in deze wateren. Zeilschepen, die hier door onvoorziene omstandigheden tóch nog de haveningang bij het binnenkomen zouden hebben gemist en te laag terecht zouden zijn gekomen, hadden de gelegenheid om een ankerplaats te zoeken hetzij onder het rif vóór de Paardenbaai in 20 à 30 vadem water, hetzij in de nabijheid van Druifbaai en Pta Manchebo 2½ mijl N.W. van de ingang hiervan. Op het laatstgenoemde punt gaat de Z.W. kust over in de recht Noord-Zuidlopende Westkust en vóór deze laatste kust bevindt zich een uitgestrekte naar het Westen flauw aflopende zandbodem, die over een afstand van 5 mijl ruimschoots gelegenheid tot ankeren biedt.

Om het uitvaren te vergemakkelijken waren op de Seca di Sardientje 2 grote stokankers geplaatst, waarop achtereenvolgens trossen konden worden uitgebracht, zodat het schip in een positie aan de loefzijde van de uitgang kwam, en het verder met de wind ongeveer 4 streken achterlijker dan dwars aan bakboord en over stuurboord zeilende het ruime sop kon kiezen. Het meest binnenwaarts geplaatste stokanker was nog tot einde 1947 een in het oog vallend karakteristiek kenteken in de haven van Oranjestad, doch is nu verdwenen tengevolge van de huidige baggerwerkzaamheden. De schepen brachten materialen en vooral ook steenkolen voor de goudmijn bij Balashi en voor de fosfaatwinning in de nabijheid van St. Nicolaas en kregen een retourlading van aloëhars, panamahoeden, pinda's, bonen, divi-divi of geitenmest.

Tussen de Seca di Sardientje en de Seca di Sjon (mijnheer) David bevindt zich nog heden een vaarwater van 14 tot 16 voet diepte, dat leidde naar een aanlegsteiger op de plaats, waar zich de tegenwoordige Fruitsteiger nabij het Havenkantoor bevindt. De eerste stoomschepen, die de haven van Oranjestad tamelijk geregeld aandeden, n.l. de „Brion" en de „Baralt" van de Kon. Ned. Stoomb. Maatschappij van 780 B.R.T., konden hier meren. De latere schepen, zoals de „Flora" en de „Luna" van 1400 B.R.T., moesten in de haven ten anker gaan. Ook het hier welbekende s.s. „El Libertador" van de K.N.S.M., een passagierschip van 1713 B.R.T., dat in 1930 in de vaart kwam en een geregelde dienst van meermalen per week onderhield tussen Curaçao en Aruba en verder La Guaira en Maracaibo in Venezuela aandeed, moest tot 1932, toen de Grote Steiger gereed kwam, in de haven ten anker gaan en maar zien, hoe het haar passagiers en lading óf in een loodsboot óf in lichters ontscheepte. Er was nóg een steiger, de „Waf di Compañia" ongeveer op de plaats, waar tegenwoordig de weg naar de Grote Steiger begint en die geconstrueerd was op de Seco di Mei-Mei (midden, halfweg). Hier werden vaak de materialen en ook de steenkolen van de fosfaat- en de Mijnbouw Maatschappijen gelost. Deze goederen werden dan later in lichters of in kleine barkjes overgeladen en binnendoor over het Lagoen naar Balashi vervoerd.

In 1924 begon de activiteit in en rondom St. Nicolaas en het spreekt van zelf, dat ook van die tijd af de bedrijvigheid in de haven van Oranjestad met de dag toenam. Weliswaar loste men te St. Nicolaas alles zoveel mogelijk zelf om vervoer over land te besparen, maar desalniettemin kreeg ook de Paardenbaai een stroom van belang-

hebbenden, materialen, levensbehoeften enz. zowel van de Oliemaatschappij als van het Gouvernement en van particulieren te verwerken. Oranjestad en St. Nicolaas werden centra van handel met het gevolg, dat overal grote en kleine winkels als paddestoelen uit de grond verrezen.
In de Paardenbaai werd al gauw de toestand onhoudbaar, zodat in 1930 wel begonnen moest worden met de bouw van de „Grote Steiger". Tegelijkertijd werd de haven uitgediept tot 22 voet. Op de plaats, waar zich vroeger ongeveer de Waf di Compaña bevond, werd een weg van 300 meter lengte aangelegd in Z.W. richting recht de haven in en de Grote Steiger hier rechthoekig in L.-vorm op aangebracht. Op de steiger verrezen verder de nodige Douaneloodsen. De Grote Steiger is 150 meter lang bij 15 meter breed, terwijl de diepte aan de buitenkant oorspronkelijk 20 voet bedroeg en aan de binnenkant 16 voet, welke diepten evenwel zijn teruggelopen tot resp. 19 en 14 voet. De breedte van het bevaarbare gedeelte van de haven bedroeg ongeveer 200 meter.
Al betekende de uitvoering van deze werken een grote vooruitgang op de oude toestand, toch was het reeds van het begin af duidelijk, dat hiermede geen afdoende maatregelen waren getroffen, daar de haven nog niet toegankelijk was gemaakt voor grotere stoomschepen, zodat vele aangevoerde goederen eerst te Curaçao in kleinere schepen moesten worden overgeladen, alvorens zij hun plaats van bestemming, Aruba, konden bereiken. Dit gaf dus in vele gevallen een ongewenst oponthoud.
Deze overwegingen leidden ertoe, dat men in 1938 begon de haven met de ingang uit te diepen tot 30 voet. Ten Westen van de Grote Steiger werd bovendien een z.g. „Zwaaikom" uitgebaggerd van 300 meter lang en breed, zodat van toen af ook grotere schepen de haven van Oranjestad konden aandoen en met behulp van een anker in de Zwaaikom zwaaien en .... dan verder rustig ten anker blijven liggen. De toestand was dus zo, dat weliswaar grotere en dieper geladen schepen van toen af de haven van Oranjestad konden binnenlopen, maar als zij dieper staken dan 20 voet, moesten zij ten anker blijven liggen.
Al spoedig bleek het, dat èn de Grote Steiger èn de Douaneloods vaak veel te klein waren om het aantal schepen zowel als de massa aangevoerde goederen te verwerken. Het gebeurde, dat 2 à 3 schepen ter zelfder tijd lagen gemeerd en ook nog enige ten anker. Als de eerste dan hun lading hadden gelost, bleef er voor de wachtende schepen bitter weinig of in het geheel geen plaats meer over om hun goederen kwijt te raken. Oponthoud voor de schepen en beschadiging en verwarring voor de lading konden dan ook niet uitblijven.
In 1939 waren de baggerwerkzaamheden in de Paardenbaai beëindigd en toen brak Wereldoorlog II uit. Over de moeilijkheden, die toen de gehele wereldscheepvaart in de weg werden gelegd, behoeft hier niet te worden uitgeweid. Het is genoeg te zeggen, dat ook Oranjestad in de algemene malaise deelde.
Door de oorlogsinspanning en door het grote gebrek aan scheepsruimte als een van de gevolgen daarvan, ontstonden over de gehele wereld geweldige tekorten zowel in bouw- en grondstoffen als in afgewerkte producten, die na de oorlog geherdistribueerd dienden te worden. Zelfs reeds gedurende de laatste oorlogsjaren kon men in alle zeevarende landen een zekere voorbereiding opmerken voor de wedloop naar een behoorlijk aandeel in de wereldscheepvaart, die onvermijdelijk direct na het beëindigen der vijandelijkheden zou ontstaan. In landen, wier havens tengevolge van vijandelijke actie hadden geleden, maar ook in die waar de ontwikkeling der havens tengevolge

van de oorlog was stilgelegd, werd vanzelfsprekend vóór alles hieraan de eerste aandacht besteed.

Op Aruba was men zich op pijnlijke wijze bewust van de achterstand en niet blind voor wat er in de rest van de wereld werd voorbereid. De stemmen, die hier dan ook dadelijk na het zwijgen van het oorlogsgeweld opgingen, konden op overtuigende wijze voor havenverbetering pleiten. En dat men geen dovemans oren vond, bleek, toen reeds in 1945 op order van Z.E. de Gouverneur van Curaçao door de Gezaghebber van Aruba een Commissie werd geïnstalleerd tot bestudering van de mogelijkheden tot verbetering van de haven van Oranjestad. In deze commissie waren zoveel mogelijk die elementen vertegenwoordigd, die hierin een oordeel konden vellen. Zij bestond uit zeelieden en landrotten, kooplieden en technici. Men was het er dadelijk over eens, dat de haven tot 35 voet behoorde te worden uitgediept, ook langszij van de te bouwen steigers, dat deze steigers van behoorlijke lengte zouden moeten zijn en dat gebruik diende te worden gemaakt van de plaatselijke gesteldheid van het rif om, evenals dit reeds in 1937 te St. Nicolaas was geschied, hierdoor een nieuwe westelijke ingang van behoorlijke breedte en in de richting van de heersende passaat te baggeren, waardoor het niet meer nodig zou zijn voor de schepen, om in de haven te zwaaien, doch deze door de westelijke opening zouden kunnen binnenlopen en door de oostelijke opening verlaten. Door de havenuitbreiding naar het noordwesten te doen plaats vinden, kon men, met gebruikmaking van het gebaggerde materiaal, de oude Vissershaven en het verdere lage land langs de kust in N.W. richting naar de Arend Petroleum Maatschappij opvullen en zodoende de beschikking krijgen over waardevol industrieterrein. Een handicap voor de commissie was, dat men niet wist over hoeveel geldmiddelen zij te beschikken had en daarom duurde het tot begin 1948, alvorens de definitieve vorm van de aanlegsteigers kon worden vastgesteld.

Men had intussen niet gewacht met het afsluiten van de verschillende contracten. De baggerwerkzaamheden werden gegund aan de Standard Dredging Corp. te New York en de bouw der kaden aan de Nederlandse Maatschappij voor Havenwerken, dus aan 2 lichamen, waarvan kon worden aangenomen, dat zij ten volle berekend zouden zijn voor de hun opgedragen taak.

Februari 1947 beëindigde de Standard Dredging Corp. haar baggerwerkzaamheden te St. Nicolaas en verloor geen tijd met zich dadelijk te Oranjestad te installeren, waardoor het mogelijk werd, daar reeds in April een aanvang te maken met baggeren. Einde 1947 was practisch de gehele haven op een diepte van minimum 35 voet gebracht, terwijl de oude oostelijke ingang bovendien was verbreed en verbeterd en men goed en wel bezig was aan de nieuwe westelijke ingang. Door de aanwezigheid van rots op de plaats, waar de bassins voor de Vingerpier moeten worden uitgegraven, verwacht men evenwel, dat alle baggerwerkzaamheden niet zullen kunnen worden beëindigd vóór einde 1948 of zelfs begin 1949. Er zullen dan totaal 1.750.000 m^3 zand en 250.000 m^3 rots of rotsachtige substantie zijn verplaatst.

De Ned. Maatsch. voor Havenw. begon haar voorbereidende werkzaamheden in Juni 1947 en begon de storting van de eerste betonblokken in September van dit jaar. Deze betonblokken, die 35 tot 60 ton per stuk wegen, worden geplaatst op een bedding van gestorte en later door een duiker zuiver vlak gemaakte stenen. Voor de gehele lengte aan kaden van ongeveer 1000 meter zullen 1900 van die blokken worden gebruikt, waarvoor aan cement nodig zal zijn 11.000 ton van 1000 kilo.

OVERZICHT SCHEEPVAART VAN DE PAARDENBAAI

Jaar	s.s.	B.R.T.	z.s.	B.R.T.	Jaar	s.s.	B.R.T.	z.s.	B.R.T.
1933	337	641.376	229	16.942	1940	265	444.052	585	32.349
1934	374	734.529	460	22.968	1941	206	324.073	585	24.960
1935	377	711.849	705	40.579	1942	107	229.192	742	22.851
1936	356	705.785	698	35.085	1943	90	164.425	1239	33.977
1937	360	681.033	807	40.209	1944	137	156.202	1108	28.433
1938	390	654.861	796	33.265	1945	139	124.262	1057	29.460
1939	405	677.949	650	33.443	1946	200	261.519	1036	37.055
					1947	227	408.279	1028	43.852

GENERAAL OVERZICHT DER SCHEEPVAART VAN ARUBA

Jaar	Stoomschepen	B.R.T.	Zeilschepen	B.R.T.
1934	3540	13.946.498	460	22.988
1935	4060	15.295.810	705	40.579
1936	4258	17.096.699	698	35.085
1937	4973	20.947.583	607	40.209
1938	4761	20.674.186	796	33.265
1939	4845	21.932.997	650	33.443
1940	3825	16.606.593	585	32.349
1941	4433	18.939.459	585	24.960
1942	2866	11.657.118	742	22.851
1943	4585	18.353.560	1239	33.977
1944	5472	23.395.034	1108	28.435
1945	5901	25.375.774	1057	29.460
1946	6724	31.487.257	1036	37.055
1947	7317	35.240.152 *)	1028	43.852

*) Dit is ongeveer 98 millioen m^3, vergelijk Curaçao.